

スペイン国内フェリー 地中海航路

GNV フェリー（元サブリナ）乗船記 近藤貴行

2025 年 11 月に、バルセロナから地中海のメノルカ島マオンまで MSC グループの GNV フェリーのゴールデンブリッジで往復乗船した。この船は、かつての近海郵船のサブリナで、1999 年航路廃止により海外売船となり中韓航路に就航していたが、転売により現在は地中海で活躍している。メノルカ島はなじみのない島だが、マヨルカ島やイビザ島のバレアレス諸島に位置する。

ウィキペディアによると、所有者は 2018 年まで韓国企業、その後ギリシャの A-Ships management となっている。運行は 2018 年まで中韓航路ののち 2019 年のみスペイン FRS Iberia、その後 A-Ships management。2020 年にはギリシャからイタリア航路に投入され、GNV で 2022 年よりスペイン国内航路に就航とある。

船の定員は、サブリナ時代の 680 名から 1500 名に増加。デッキ図から数えると、アウトサイドキャビン 80 室（うちスイート 4 室、ここだけはサブリナ時代の部屋割のままのようだ）、インサイド 52 室、プルマンシート席 224 席。夏場は分からぬが今航の乗船客は行き帰りとも、100 名はなさそうだ。特に帰りは昼便のためキ

ヤビンの使用もほとんど無いから、しいて言うとトラックで稼いでいる気がする。また乗用車の無人航送も多い。ただしキャビン+シート席では最大 750 名ほどだから、夏場満船状態だと、半数は席なしでの乗船になる。

行きは 21 時 45 分にバルセロナを出港、翌朝 5 時 30 分にマオン港に入港する。帰りは折り返し 11 時にマオンを出港、夕方 18 時 45 分にバルセロナに戻る。行きは夜行便のためアウトサイドキャビンを、帰りは昼便のためプルマンシート席を利用した。なおアウトサイドキャビンを取ったのは、日本船時代のキャビンをそのまま使っているかも知れないと思ったのだが、残念ながら造り変えられていた。

竣工時グッドデザイン賞を受賞し、現在も飛鳥Ⅱの船内に飾られている像を作成した彫刻家など 4 人のスペシャリストに委嘱したという流麗な外観デザインや内装は、外観ペイントともあいまって損なわれている。船内は日本船だった面影はほとんどなく、かすかにエレベーターと車両甲板にある作業員が使う計器類に日本語が残るのみである。他に当時の写真と比べてみると、階段ホールや展望通路、レセプションカウンターやレストランの天井、旧多目的ホールの装飾などがサブリナのころのままだ。またエスカレーターにはハ

ングル文字の注意書きが見えるので、中韓航路の時代に設置されたのだろう。

外観は大きな違いはないが、内部は

サブリナ時代の A、B、C デッキが、現在それぞれ 9、8、7 デッキに改称。A デッキの多目的ホールはプレマンシート席に改造。B デッキのレストランはそのまま。B、C デッキの内側の大部屋はインサイドキャビンへ、フォワードサロンはアウトサイドキャビンに改造。同じく B、C デッキ後部の大浴場などパブリックスペースはすべてラウンジの名称で、テーブルセットで埋め尽くされておりテーブルがその数 188 台（椅子は 752 脚）ずらりと並んでいる。飲食施設は、カフェテリア方式のセルフサービスレストランの他は、小さなバーがあるが、アルコールを飲んでいる人は見かけずカフェメニューが主体。WiFi はなし。

オフィサーは不明だが、クルーは「A Ships management」と書かれた制服を着用していた。安全ビデオも GNV フェリーになる前に作成されたもの。スペインの国内航路だが、船籍地のレメソス LIMASSOL は調べてみるとキプロスだった。船内にも GNV フェリーの広告がまったく見えず、まったく別会社のフェリーに乗っているようで、明らかにクルー込みの傭船に見える。同じ GNV フェリーの国際航路と違い東南アジア系のクルーは見ないが、船内の清掃はクルーがしている。ただしクルーの数が少なく清掃の手間を省くた

めだろうがパブリックトイレもほとんど閉鎖している。クルーは男性がほとんど。珍しく乗組員同士が英語で話している場面も見た。

① 予約・乗船

予約は HP から。

車両および歩行客の乗船は後部ランプから乗り、下船も後部ランプから降りる。後部ランプは扉こそ長くなっているが、開口のサイズ自体は変わっていないようだ。したがって車両は 1 台ずつしか乗り降りできない。サイドランプは残っているが、使用はされていない。この船は全幅 25m もないので、日本より長い欧州の大型トラックが船内で U ターンするのは時間がかかりそうだ。

② バルセロナ発

18 時よりチェックイン。21 時 45 分発、到着 5 時 30 分の航海だったが、入港が遅れて 20 時 30 分だったので、一般客の乗船は 21 時 30 分ごろから。岸壁部は歩きが禁止されており、歩行客は 100m もない距離をシャトルバスで移動。ただし乗船客は少なくわずか 20 分でランプを閉じた。他のフェリーの出港待ちで、22 時 10 分ごろ出港した。パイロットはほんの 10 分程度の乗船のため、先に出港したフェリーのパイロットがそのまま乗ってきたようだ。

キャビンは船内を見渡したところ、わずかに 2 人部屋があつたが、ほぼ 4 人部屋だ。キャビンは清掃も行き届いてきれいだが、造りは

非常に簡素で、アメニティもタオルやソープ類もなく、強いて言えばトイレットペーパーだけはあります程度である。寝具はシーツはあるが毛布のみ。

出港風景を見ていたら早くも 22 時 30 分になったので、早々に寝たが、キャビンは前部だがエンジンの振動はかなり感じた。翌朝は 4 時 30 分にカフェの用意が出来たという船内放送で起こされ、5 時には個室のカギの回収がやってきた。

入港は少し遅れて 6 時すぎ。

狭い後部ランプが 1 か所のため、徒歩客は大型トラックの下船が一段落するまで待たされる。

③ マオン発

下船後は対岸から写真を撮ろうと考えていたが、雨のためターミナルで待機。8 時からチェックインを受けたが、大型トラックの積み込みが終わった 10 時 30 分ごろ一般客の乗船が始まる。しかし乗船客の数が少なく、10 時 50 分には出港。

日本のフェリーと異なり、バルセロナとマオンともにパイロットが乗船。

晴れていれば、出港風景は景色が良さそうな港だった。

帰りは外洋に出た途端、揺れが出てきて 15 時ごろまで続く。

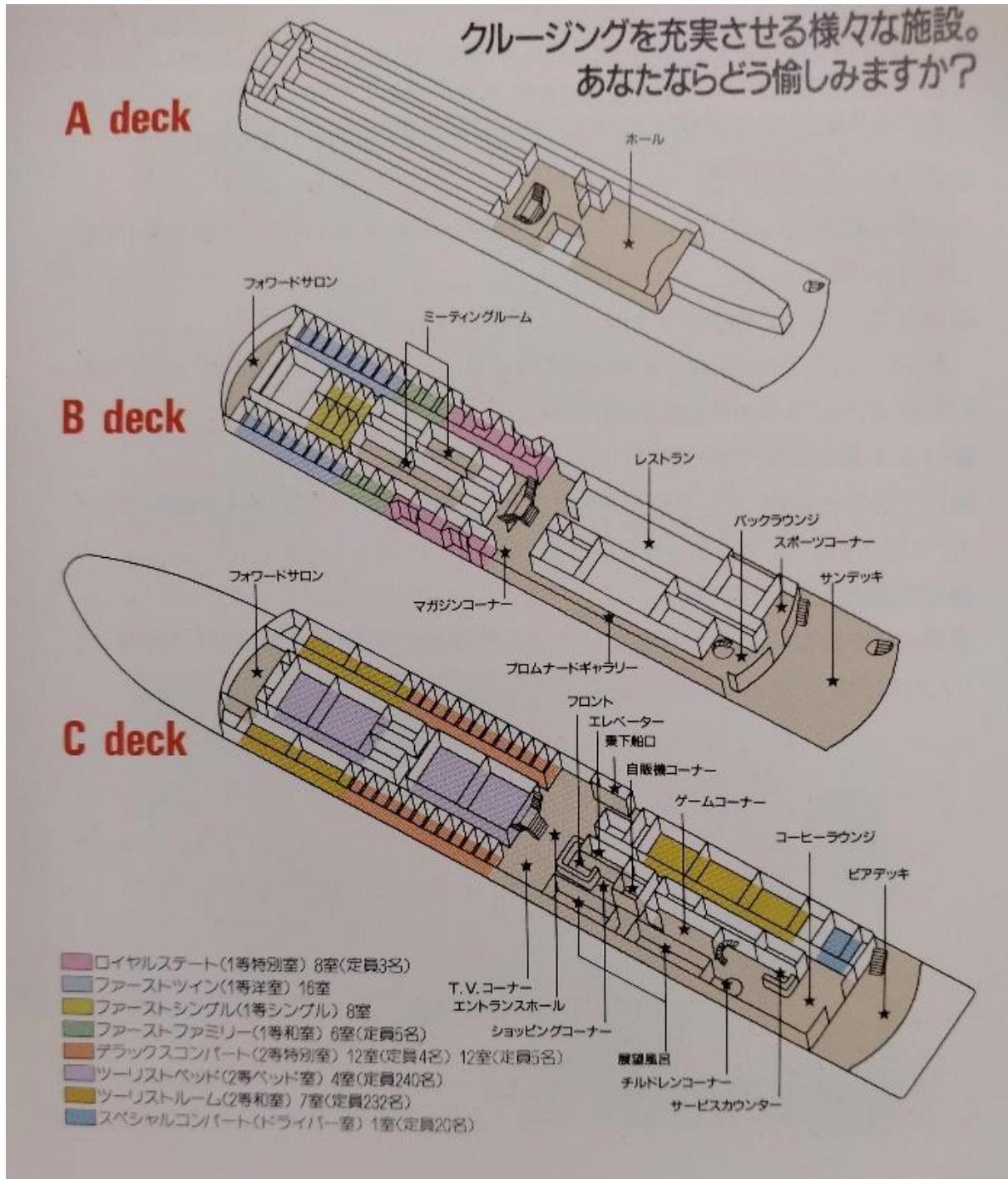
昼食は、船内唯一のセルフサービスレストランで食べるが、品数は少なくスパゲッティは冷めていた。夕食は昨夜はあったが、本日の提供はなかった。スペインでは町のレストランでも、ディナーは20時オープンが多いほど遅め。

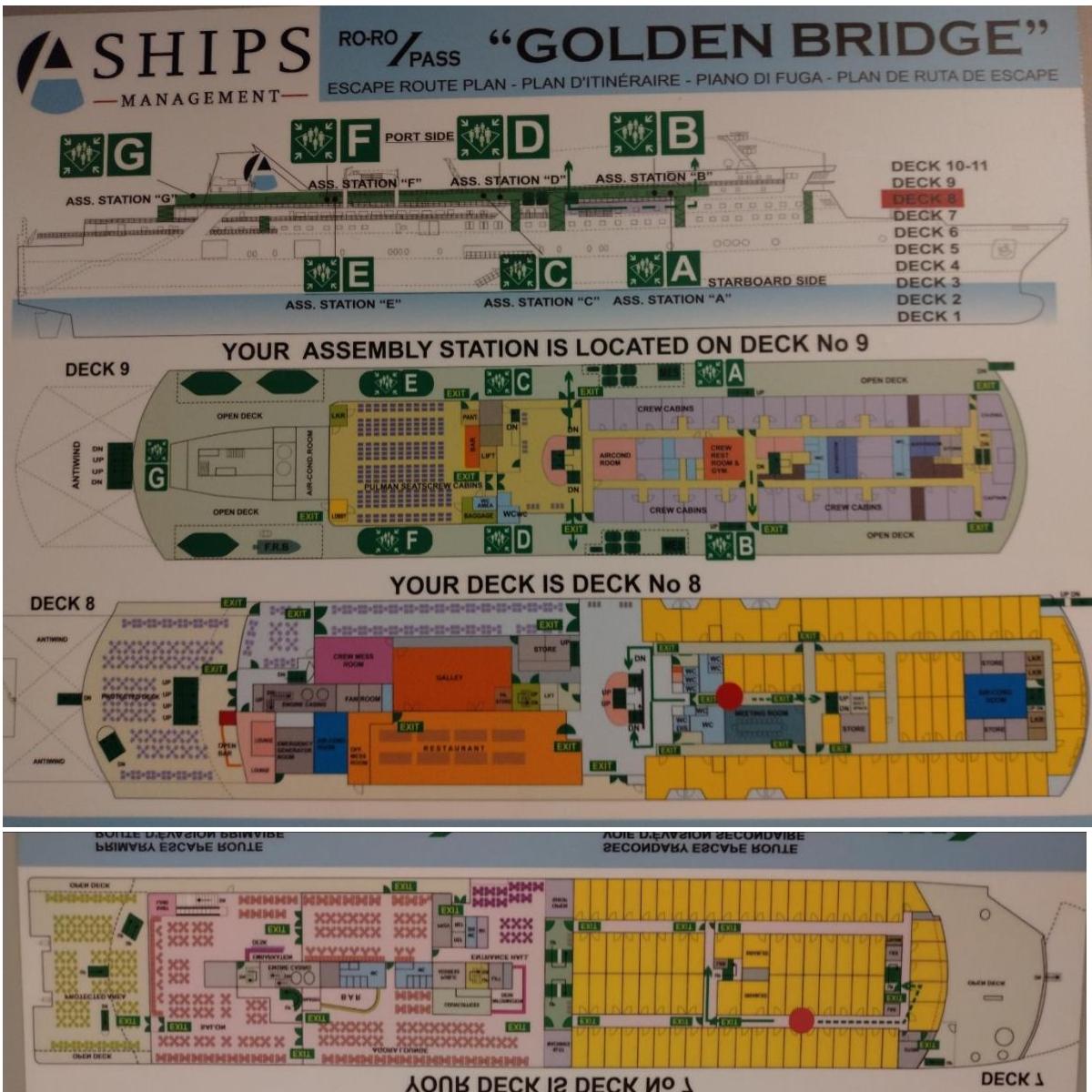
定刻より遅れて20時バルセロナに入港、タグに助けを借りて回頭、出船で入港だが着岸前にランプを開け始めるのはギリシャと同じだ。翌日は晴れたので、港内に停泊中を写真に収める。

④ 終わりに

サブリナといえば、クルーズフェリーと称して華々しくデビューしたものだが、ギリシャに渡った元いしかりやきそなどと同じく、日本時代との落差が大きい。日本時代のイメージで乗ると、がっかりすることになる。

GNV フェリーでは、日本船関係では1987年に日本鋼管が建造した GNV アンタレス（元ノルサン）も在籍している。当初12月にイタリアバーリからアルメニアの航路に乗船を予定していたが、急に配船を外れてしまい現在はアルメニアに停泊している。今回に限らず GNV では配船の変更が多いので、特定の船に乗ろうと早めに予約を入れようすると、注意が必要だ。



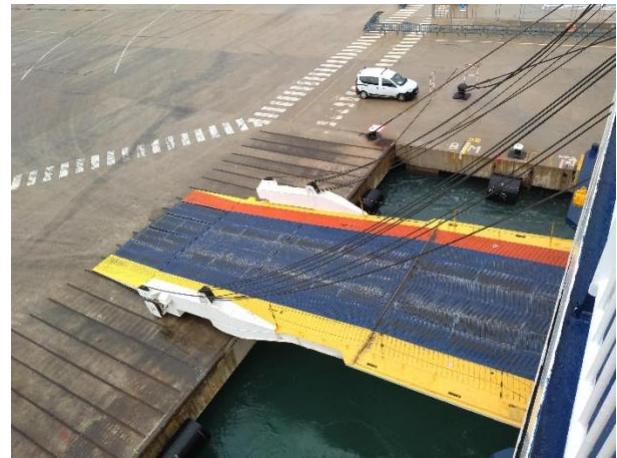


8、7デッキ前半の黄色部分が、キャビン。フォワードサロンもキャビンに改装されている。7デッキは右舷ランプが逆に描かれているなど、図が左右反転している。

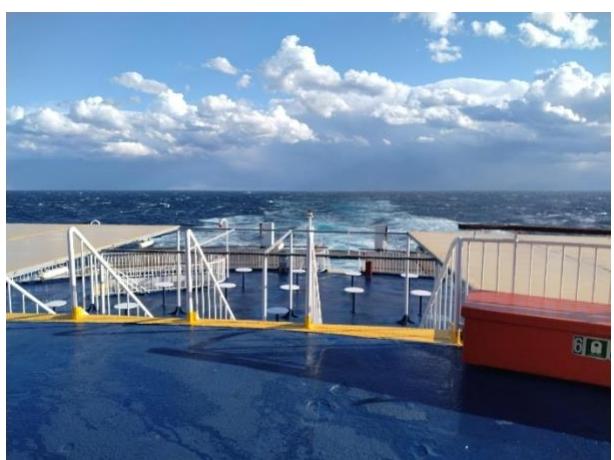
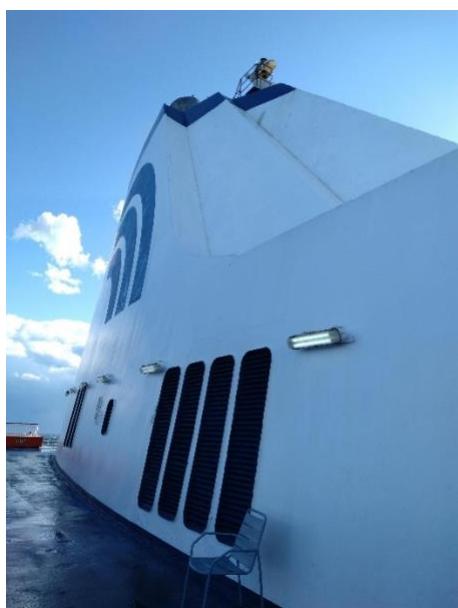


7 デッキの船尾のオープンデッキのみ数 m 伸ばされている。

マオン港にて



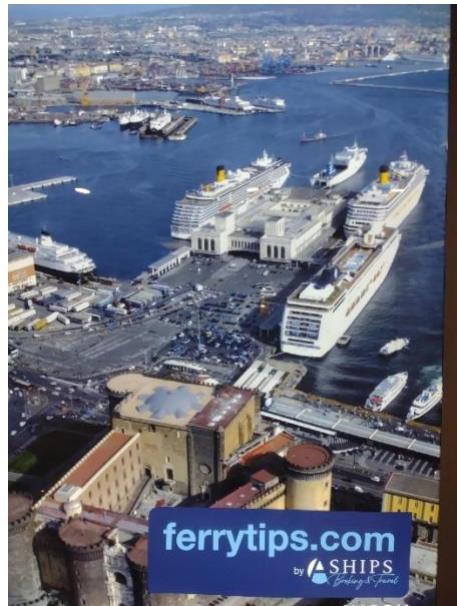
マオン港出港風景



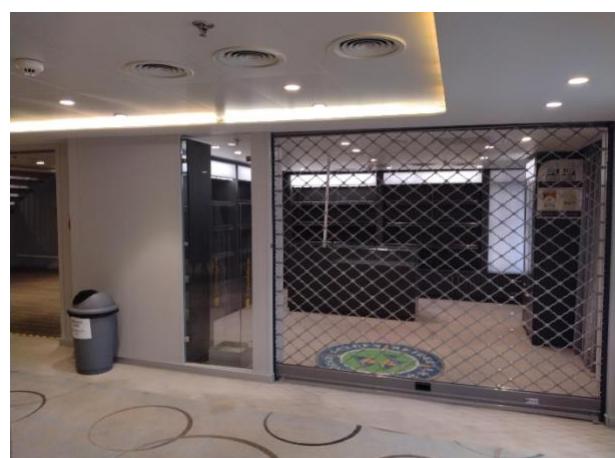


以上 7 枚 9 デッキ

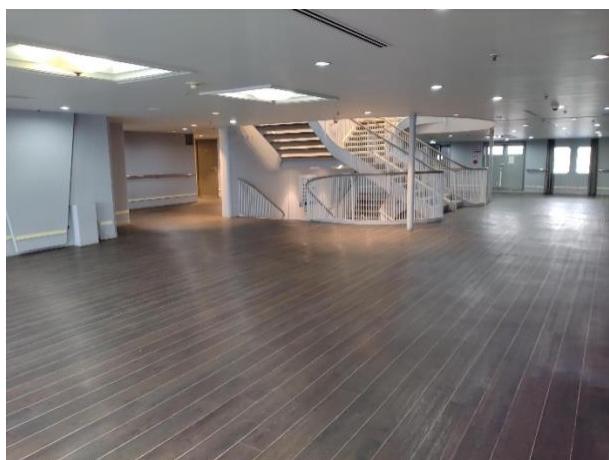




以上 7 枚 8 デッキ、Ships 社は港湾の管理をしているのか、多くの港の写真があった。

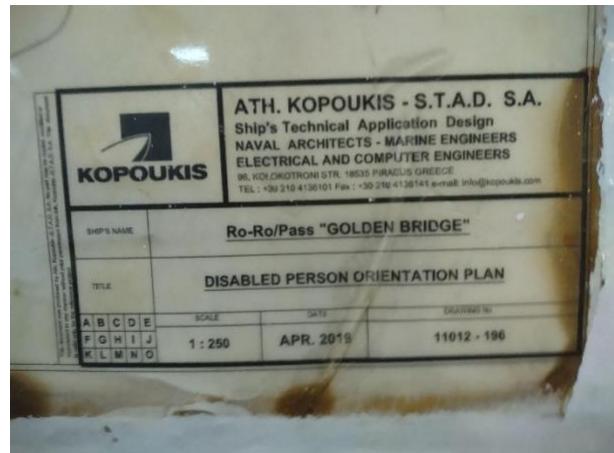
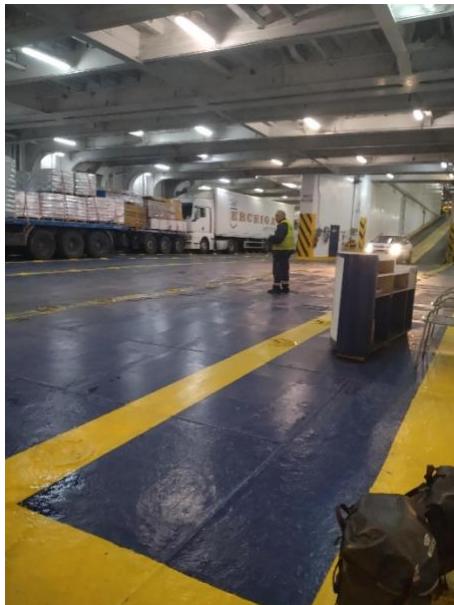


以上 2 枚 7 デッキ ショップは閉鎖、WEIDONG は中韓航路時代
の会社





以上 7 デッキ



以上車両甲板



下船翌日バルセロナ港にて。

この日も別のフェリーの出港が遅れているなど見ていると、入港してきた船から降りたパイロットがそのままそのフェリーに飛び乗り、ようやく出港して行った。